

Eesti Saarte Kogu ettepanekute arvestamine üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ põhilahenduses

Võrdlev analüüs: veebruar 2026 eelnõu, ESK 10.04.2026 ettepanekud ja oktoober 2026 avalikustatud põhilahendus

1. Sissejuhatus ja planeeringuprotsessi ajaraam

Üleriigiline planeering (ÜRP) „Eesti 2050“ kujutab endast Eesti ruumilise planeerimise süsteemi kõrgeimat strateegilist katusdokumenti, mis määrab järgmise veerandsajandi ruumilise arengu põhimõtted, asustusstruktuuri ja taristuprioriteedid. Planeeringu koostamise protsessis suunati 2026. aasta veebruaris avalikule väljapanekule esialgne seletuskirja eelnõu, millele Eesti Saarte Kogu (ESK) esitas 10. aprillil 2026 omapoolse kriitilise pöördumise ja süsteemsed ettepanekud püsisustusega väikesaarte arengugarantiide tagamiseks. 2026. aasta oktoobris avalikustas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koos Hendrikson DGE-ga planeeringu ametliku põhilahenduse, mis on suunatud avalikule väljapanekule 5. oktoobrist kuni 4. novembrini 2026.

Käesoleva võrdlusanalüüsi eesmärk on hinnata, kuivõrd ja millisel tasandil on planeeringu koostajad arvestanud kohalike saareelanike ning ESK poolt esitatud nõudmistega. Analüüs osutab, et riiklik ruumistrateegia tegi paindlikke mööndusi üksikutes normatiivsetes detailides (eelkõige väärtusliku põllumaa kriteeriumis) ning lisas retoorilisi erandeid saarte ühenduste osas, kuid välistas põhimõttelised fiskaalsed ja hierarhilised muudatused (sadamate käsitlemine tasuta teedevõrguna, riiklikud jääteed ja väikesaarte määratlemine iseseisvate keskustena).

2. Eesti Saarte Kogu ettepanekute arvestamise analüüs valdkonniti

2.1. Väärtusliku põllumaa kriteerium saartel (Täielikult arvestatud)

ESK esitas range vastuväite veebruari eelnõu lk 50 sätestatud väärtusliku põllumaa definitsioonile, mis seadis kriteeriumiks vähemalt 2 ha suuruse katkematu massiivi. Saartel, kus traditsiooniline kultuurmaastik ja kohalik toidujulgeolek toetuvad ajaloolistele, kiviaedadega piiratud väikestele põllulappidele, oleks selline nõue jätnud saarte maatulundusmaad kaitseta. Oktoobri 2026 seletuskirja mõistete osas (lk 74) on mõistet otseselt täiendatud erandiga: „Väärtuslikud põllumajandusmaad – kõrge viljakusega maatulundusmaad, mis on piisava suurusega (üldjuhul min 2 ha massiiv, v.a saartel)“. See kujutab endast ESK ettepaneku otsest ja täielikku sisseviimist planeeringu normatiivsesse teksti.

2.2. Liikuvussüsteem ja „1-tunni Eesti“ erisused (Osaliselt arvestatud ja täpsustatud)

Veebruari eelnõus oli liikuvuse selgrooks seatud raudtee ja maismaatransport („1-tunni Eesti“), eirates täielikult tõsiasja, et mereriigis ei allu saarte ja ranniku ühendused maismaadistantsidele ning nõuavad mitmetunniseid mereületusi (nt Ruhnu puhul üle 2 tunni).

Oktoobri 2026 redaktsioonis lisati peatüki 3.7.1 suunisele joonealune märkus 14, mis sätestab selgesõnalise erandi: „Erisus on saartel, kus on mere ületamiseks vajalik pikem aeg“. Lisaks täiendati veeliikluse peatükki (ptk 3.7.5 p 4) suunisega arendada püsisustusega väikesaarte

toimimiseks vajalikke regulaarseid veeliiklusühendusi ja neid teenindavat taristut, arvestades aastaringse ligipääsetavuse ja varustuskindlusega. Õhuliikluses (ptk 3.7.6 p 2) fikseeriti vajaduspõhise lennutranspordi korraldamise vajadus väikesaarte elujõulisuse toetamiseks. Tulemusena on saarte ajaline eripära formaalselt tunnustatud.

2.3. Sadamate asukohaloogika ja meregeograafiline reaalsus (Arvestamata jäänud)

ESK osutas, et planeeringu eesmärk 9 on vildakas, kuna nõuab sadamakohtade rajamist „maksimaalselt inimasustuse lähedale“. Saartel dikteerivad sadamakoha geoloogilised ja hüdrograafilised tegurid: looduslikud veesügavused, laevateed ja kaitstus tormide eest. Seetõttu asuvad optimaalsed sadamad sageli hajaasustuses ja asulakeskustest eemal.

Oktoobri 2026 seletuskiri (ptk 3.9 p 4) kordab aga esialgset sõnastust muutmata kujul: „Sadamavõrgu arendamisel lähtutakse olemasolevast asustusest – uued sadamakohad rajatakse maksimaalselt inimasustuse lähedale“. See säilitab mandrikeskse planeerimisvea.

2.4. Talvised jääteed ja jäämurdeteenus (Arvestamata jäänud)

ESK rõhutas, et mereriigi transpordisüsteem peab sisaldama riiklikke taristuinvesteeringuid talvistes jääteedesse ja regulaarsesse jäämurdeteenusesse, mis tagavad saarte elutagamise kriitilistes talveoludes.

Oktoobri 2026 seletuskirjas puuduvad mõisted „jääteed“ ja „jäämurdmine“ täielikult. Riiklik katusplaneering taandab talvise elutagamise üldsõnalisele „aastaringsele ligipääsetavusele“, võtmata riigile konkreetseid taristulisi kohustusi.

2.5. Sadamate käsitlemine tasuta transporditaristuna (Arvestamata jäänud)

ESK nõudis väikesaarte elanike diskrimineerimise lõpetamist liikumisvabaduse teostamisel: saarte sadamad ja kaid peavad muutuma elanikele tasuta transporditaristuks samadel alustel nagu riiklik maanteevõrk maismaal.

Oktoobri 2026 planeering käsitleb suursadamaid ja väikesadamaid jätkuvalt ettevõtlus-, tööstus- ja logistikasõlmedena ning kohaliku omavalitsuse hallatavate objektidena. Sadamate ja veeteede võrdsustamist tasuta teedevõrguga ei ole planeeringusse lülitatud.

2.6. Väikesaarte asustushierarhiline staatus ja toimepiirkonnad (Arvestamata jäänud)

Püüasustusega väikesaarte seaduse (V SaarS) eesmärkide tagamiseks taotles ESK väikesaarte fikseerimist planeeringu asustushierarhias vähemalt „väikekeskustena“, et välistada nende taandumine pelkadeks puhke- ja loodusaladeks ilma investeeringuprioriteedita.

Oktoobri 2026 seletuskiri (ptk 3.3.1 ja Lisa 1) liigitab väikekeskusteks vaid alevid, alevikud ja kompaktsed külakeskused mandril. Väikesaari iseseisvate funktsionaalsete keskustena ei tunnustata, vaid nad kuuluvad hajaasustusega maapiirkondade koosseisu.

2.7. Väikesaarte riigikaitse roll ja püüasustuse julgeolekufunktsioon (Kaudselt puudutatud)

ESK viitas V SaarS § 3 lõikele 3, mille kohaselt seotakse püüselanike huvid ja tegevus territoriaalmere ja riigipiiri kaitse riiklike vajadustega, nõudes saarte püüasustuse käsitlemist riikliku julgeolekustruktuuri orgaanilise osana.

Oktoobri 2026 redaktsiooni lisati peatükki 3.9 (p 6) suunis arvestada rannikualadel ja

sadamates riigikaitseliste vajadustega (mereline liikuvus, liitlasvägede vastuvõtt). Samas käsitletakse riigikaitset puhtalt militaarse taristuna, jättes saarte tsiviilasustuse kui esmase piirijulgeoleku tagaja rolli välja toomata.

3. Süstematiseeritud võrdlustabel: ESK ettepanekud ja ÜRP 2050 oktoobrikuu redaktsioon

Allolev tabel annab süstematiseeritud ülevaate seitsmest peamisest Eesti Saarte Kogu ettepanekust, nende algsest käsitlesest veebruari 2026 eelnõus, sisseviidud muudatustest oktoobri 2026 põhilahenduses ning tekkivast ruumikonfliktist.

Teemavaldkond	ESK ettepanek (10.04.2026)	ÜRP eelnõu (veebruar 2026)	ÜRP põhilahendus (oktoober 2026)	Hinnang ja ruumikonflikt
1. Väärtusliku põllumaa kriteerium	Ajalooliste põllumaade kaitse väikesaartel ilma 2 ha pindalakriteeriumita kohaliku toidujulgeoleku tagamiseks.	Väärtuslik põllumaa defineeritud kui piisava suurusega massiiv (minimaalselt 2 ha; lk 50).	Täiendatud erandiga: „(üldjuhul min 2 ha massiiv, v.a saartel)“ (lk 74).	TÄIELIKULT ARVESTATUD Normatiivne konflikt lahendatud; traditsioonilised mosaiiksed põllud kaitstud.
2. Liikuvus ja „1-tunni Eesti“ mudel	Veetranspordi arvestamine liikumisvõrgus; 1-tunni nõude ebareaalsuse möönmine; saarte ühenduste sidustamine.	Raudteekeskne „1-tunni Eesti“ maismaal; veeliikluses säilib vaid senine sadamate võrk (lk 34).	Lisatud joonealune märkus 14 (mereületuse erand); lisatud püsiasiustusega saarte regulaarne veeliiklus ja õhuliiklus (lk 42, 45).	OSALISELT ARVESTATUD Erisust ja regulaarsust tunnustatakse, kuid finantseerimise põhimõtted jäid avamata.
3. Sadamate asukohaloogika	Eesmärk 9 on vildakas; sadamad saartel asuvad looduslike sügavuste ja tormikaitse tõttu tihti hajaasustuses.	Sadamad rajada maksimaalselt inimasustuse lähedale; uued väikesadamad tiheasuladesse (ptk 3.9 p 2).	Põhimõte jäi muutmata: uued sadamakohad rajatakse maksimaalselt inimasustuse lähedale (ptk 3.9 p 4).	ARVESTAMATA Loodusgeograafiline konflikt: planeeringu reegel ignoreerib mere sügavusi ja faarvaatreid.
4. Talvised jääteed ja jäämurdmine	Riiklikud taristuinvesteeringud talvistesse jääteedesse ja jäämurdmisesse kui saarte elutagamise eeldusesse.	Talviseid ühendusi, jääteid ega jäämurdeteenust ei mainita kordagi.	Mõisteid „jääteed“ ja „jäämurdmine“ ei esine; viidatakse vaid üldsõnalisele varustuskindlusele.	ARVESTAMATA Ruumiline ebavõrdsus: talvine kriitiline liikumistaristu jääb riikliku garantiita.
5. Sadamad kui tasuta transporditaristu	Sadamate ja kaide võrdsustamine tasuta maanteevõrguga, et lõpetada saareelanike diskrimineerimine.	Sadamad käsitletud multimodaalsete sõlmede, ettevõtlus- ja logistika-aladena tasuta taristuna.	Sadamad endiselt ettevõtlus- ja transpordisõlmed; tasuta avaliku taristu mudelit ei sätestata.	ARVESTAMATA Fiskaalne konflikt: saarte elanikele säilib lisakoormus liikumisvabaduse teostamisel.
6. Väikesaarte asustushierarhiline staatus	Väikesaarte määramine planeeringus vähemalt „väikekeskustena“, et	Asustussüsteem tugineb 10 suurele toimepiirkonnale; saared taandatud	Paindlikum keskuste mudel, kuid väikekeskused on vaid alevid/alevikud	ARVESTAMATA Hierarhiline konflikt: väikesaared jäävad riikliku arengu ja

Teemavaldkond	ESK ettepanek (10.04.2026)	ÜRP eelnõu (veebuar 2026)	ÜRP põhilahendus (oktoober 2026)	Hinnang ja ruumikonflikt
	tagada V SaarS garantiid ja investeeringud.	hajaasustuse ja külade tasandile.	mandril; saared on hajaasustus.	investeeringute perifeeriasse.
7. Pühasustuse riigikaitseline roll	Väikesaarte pühasustuse sidumine riigipiiri ja territoriaal mere kaitsega (V SaarS § 3 lg 3 alusel).	Riigikaitse keskendub idapiirile ja maismaa harjutusaladele; saari julgeolekuliselt ei avata.	Lisatud riigikaitseliste vajaduste arvestamine rannikul ja sadamates; tsiviil elanike roll puudub.	KAUDSELT PUUDUTATUD Julgeolekut nähakse kitsalt militaararistuna, mitte kohapealse kogukonna elujõulisena.

4. Inimgeograafiline ja planeeringuteoreetiline süntees magistritööle

Võrdlusanalüüs näitab ilmekalt kaasaegse riikliku ruumiplaneerimise institutsionaalset selektiivsust. Planeeringu koostajad on valmis tegema kiireid ja paindlikke mõõndusi tehnilistes ja maakorralduslikes normatiivides (nagu põllumaa 2 ha massiivi erand saartel) ning lisama tekstilisi mõõndusi (joonealune viide saarte pikemale mereületusajale), kuna need ei nõua riigilt vahetuid eelarvelisi investeeringuid ega muuda kehtivat võimuhierarhiat.

Seevastu ettepanekud, mis nõuavad riiklike ressursside ümberjaotamist ja fiskaalsete kohustuste võtmist (sadamate tasuta teedevõrguks kuulutamine, jääteede ja jäämurdmise garanteerimine riigieelarvest) või riikliku asustus- ja toimepiirkondade hierarhia reformimist (väikesaartele iseseisva keskuse staatuse omistamine), jäeti järjekindlalt arvestamata. See peegeldab David Harvey (1973) kirjeldatud ruumilise akumulatsiooni ja tsentraliseerimise loogikat: riiklik strateegia koondab kapitali ja teenused tugevamatesse keskustesse, surudes ääremaad passiivsesse kohanemisfaasi.

Inimgeograafiliselt toob oktoobrikuu lahendus esile Edward Soja (2010) ruumilise õigluse (spatial justice) kontseptsiooni olulisuse. Kuigi riiklik tasand deklareerib võrdseid võimalusi, tekitab geograafiliste ja füüsiliste barjääride (vesi, talvine jää, piiratud laevagraafikud) eiramine transporditaristu määratlemisel saareelanikele püsiva ruumilise ebaõigluse. **Pühasustusega väikesaarte seaduse (V SaarS) kohustus tagada kohapealne elujõulisus ja esmatähtsad teenused satub seetõttu jätkuvalt struktuursesse konflikti üleriigilise planeeringu optimeerimisloogikaga.**